TYGODNIK

AUTO-LOT MOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

TREŚĆ NUMERU: „Żywotność i siła niemieckich związków lotniczych", „Jak szybko można zahamować samochód", „Dlaczego Pan płaci złotego?", „Konkurs — nie konkurs", „Wklęsłe lusterko", „Polowanie na grubą zwierzynę" i t. d.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 16 Październik 1928 r. | Nr. 18.

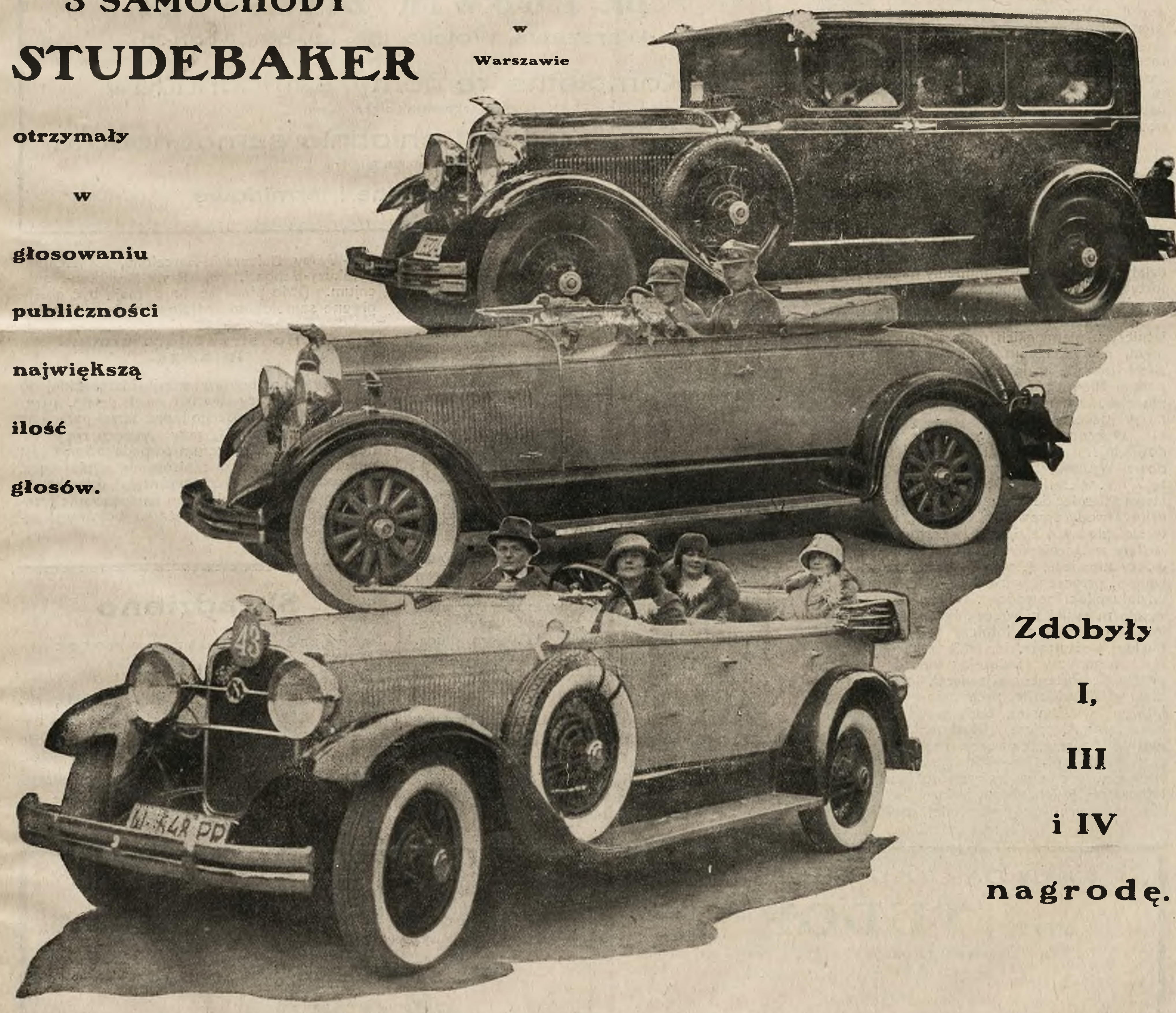
WSZYSTKIE na Konkursie Piękności

3 SAMOCHODY

STUDEBAKER

w Warszawie

otrzymały w głosowaniu publiczności największą ilość głosów.



Zdobyły I, III i IV nagrodę.

1) Samochód 8 cyl. limuzina Studebaker-„President". Ks. Jerzy Sicharulidze, przy kierownicy Ratkus.
2) Samochód 6 cyl. torpedo Studebaker-„Komandor", przy kierownicy kpt. Ryll.
3) Samochód 8 cyl. torpedo Studebaker-„President", przy kierownicy hr. De Laveaux.

Żywotność i siła związków lotniczych.

Olbrzymia ilość linji lotniczych. Mnóstwo fabryk lotniczych. Zawody sprawności lotniczej. Wszystko to w „pokojowo" usposobionej Germanji, a u nas..?

Dla oceny potęgi lotniczej danego kraju bierze się pod uwagę następujące przesłanki:

1) ilość wytwórni statków powietrznych (samolotów, sterowców i t. d.) oraz silników lotniczych i zdolności produkcji tychże fabryk,

2) ilość fabryk pomocniczych i ich zdolność przystosowywania się do produkcji lotniczych,

3) ilość wyszkolonego personelu lotniczego, a więc pilotów, mechaników, obserwatorów, radjo-telegrafistów, fotografów, techników i administratorów,

4) ilość odpowiednio urządzonych portów lotniczych i lądowisk,

5) ilość tras lotów przystosowanych do lotów nocnych.

Dla oceny jednak pracy danego kraju w dziedzinie lotnictwa musi się ponadto wziąć pod uwagę:

1) ilość i stan instytutów aerodynamicznych,

2) ilość i stan uczelni lotniczych wyższych, średnich i niższych,

3) związków lotniczych,

4) krzewienie zamiłowania do lotnictwa wśród całego społeczeństwa, a przedewszystkiem wśród młodzieży.

Różnorodne te działy potrzeb lotniczych razem wzięte — wszystkie ważne i wszystkie zaspokojone — tworzą dopiero prawdziwą potęgę lotniczą, a praca przygotowawcza, jest naturalnie nieodzowną drogą do osiągnięcia, utrzymania i rozszerzenia tej potęgi.

Często czytamy o stanie obecnym lotnictwa niemieckiego, o tem co się widzi nazewnątrz. Znamy olbrzymią ilość linji lotniczych, mnóstwo fabryk płatowców, sterowców i silników lotniczych, jakie posiadają Niemcy. W dzisiejszym artykule mamy zamiar zwrócić uwagą na pracę przygotowawczą Niemiec w dziedzinie lotnictwa i to nie na wszystkie działy tej pracy, bo pominiemy naukę lotniczą, instytuty aerodynamiczne, a jedynie pragniemy omówić pracę lotniczą młodzieży.

O istnieniu i wynikach pracy związków lotniczych niemieckich mało jest u nas wiadomem, a tymczasem stanowią one poważną siłę i dobitnie świadczą o tem, że dzisiejsza potęga Niemiec może być niczem w porównaniu z tą, jaką naród niemiecki przygotowuje na przyszkość.

O żywności i sile związków niemieckich dowiadujemy się obecnie z okazji Międzynarodowej Wystawy Lotniczej, która została otwarta 7 bm. w Berlinie. Otóż w związku z tą Wystawą Niemieckie Zjednoczenie Lotnicze urządziło zawody sprawności lotniczej, które odbyły się między 4 a 6 b. m. Zawody urządzone zostały wyłącznie dla związków lotniczych młodzieży niemieckiej, celem wykazania ich sprawności, przyczem w zawodach nie mogli brać udziału piloci zawodowi. Udział w zawodach wzięło ni mniej ni więcej, tylko 40 związków lotniczych: związek lotniczy młodzieży akademickiej w Stuttgardzie, takiż związek w Berlinie, robotniczy związek wiedzy lotniczej „Köthen", wirtenberski związek lotniczy, Aeroklub w Düsseldorfie, zachodnio-pruski związek lotniczy w Münster, takiż związek w Niederheim, grupa lotnicza „Diusburg", związek lotniczy w Dreznie, Stowarzyszenie wiedzy lotniczej politechniki w Akwizgranie, Aeroklub Niemiec, górniczy związek lotniczy, związek lotniczy w Reichenbach, związek dla popierania lotnictwa w Wernigerode, meklemburski Aeroklub, koło lotników w Berlinie, związek lotniczy w Kolonji, takiż związek w Kassel, związek „Akaflieg" w Berlinie, związek techniczno-lotniczy w Halle, takiż związek w Spandau, badeński związek lotniczy, bawarski związek lotniczy w Halberstadt, turyngski związek lotniczy, związek w Meklemburgu, zjednoczenie lotnicze w Scheinfurt, robotniczy związek wiedzy lotniczej Goethen.

Podkreślić należy, że w zawodach wzięły udział również robotnicze związki lotnicze, co świadczy o tem, że idea lotnicza obejmuje w Niemczech najszersze sfery społeczeństwa i dotarła nawet do klasy robotniczej, oraz iż w zawodach w charakterze pilotów brały udział trzy kobiety.

Zawody polegały na 4-ro dniowym locie okrężnym, w którym lotnicy mieli odwiedzić 79 lotnisk, przyczem poza portami niemieckiemi także Amsterdam i Gdańsk. Ogólną przestrzeń, jaką lotnicy mieli przelecieć, wynosiła 2.400 klm. Naturalnie nie odbyło się bez ofiar i młody 22-letni właściciel samolotu typu Raab-Kazenstein, Hartwig, lecąc w towarzystwie pilotki, Irmy Thomas, stracił orjentację we mgle, postradał życie, zaś pilotka została ciężko ranna. Ogólny wynik jednak lotów był doskonały, gdyż na 40 startujących samolotów 21 przybyło na miejsce przeznaczenia w określonym czasie, przyczem wielu współzawodników zupełnie bez punktów karnych. Biorąc pod uwagę, że w zawodach nie brali udziału piloci zawodowi, a wyłącznie amatorzy, wynik lotu uznać się musi za nadzwyczaj pomyślny, świadczący o żywotności i pracy wszystkich niemieckich związków lotniczych, które stanowią istotną potęgę.

J. W.

Rekord lotniczy.

W dn. 3 b. m. nad lotniskiem hamburskiem piloci niemieccy, Massenbach i Petersen, *zdobyli światowy rekord lotniczy* dla samolotów lekkich klasy C. (wyposażone w słabe silniki). Samolot osiągnął szybkość 214 klm. na godzinę.

Przygody angielskiego lotnika.

Czasopismo francuskie „*Les Ailes*" opisuje ciekawe przygody angielskiego lotnika, mjr. Mac Donalda. Lotnik ten— gorący zwolennik małych samolocików—dokonuje często dalekich podróży, a zawsze tylko na maleńkim, dwuosobowym płatowcu „De Havilland Moth". Kiedyś poleciał do Indji, innym znów razem do Bagdadu, przyczem lądując po drodze, *przez jedną noc był jeńcem arabów.* Obecnie mjr. Mac Donald bawi w Saint Jean de Terre Neuve przyczem drugie miejsce w samolocie zastąpił zbiornikiem benzynowym. Zamierza on bowiem przelecieć Atlantyk, przebywając drogę nad morzem 3.000 klm. długą. Zapas benzyny dzięki wbudowaniu dodatkowego zbiornika, pozwoli mu na lot 4300 — do 5.000 klm.

Rozszerzenie sieci komunikacji powietrznej w Europie.

Komunikacja powietrzna we Włoszech, która powstała dopiero w roku 1926, stale jest rozszerzana. W najbliższej przyszłości mają powstać następujące nowe linje: 1) Rzym-Genua-Wyspy Balearskie-Barcelona, 2) Neapol-Syrakuzy-Bengasi, 3) Rzym-Medjolan-Monachjum. Dwie pierwsze linje mają być obsługiwane samolotami metalowemi typu Dornier.

Cicho strzelająca armata lotnicza.

Dwaj kapitanowie armji hiszpańskiej po 6-ciu latach pracy skonstruowali działo, strzelające bez najmniejszego huku. Strzał polega na wypuszczeniu torpedy przy pomocy zgęszczonego powietrza, przyczem torpeda pchaną jest naprzód przez skoncentrowany w niej gaz. Przeprowadzone próby wykazały duże zalety wynalazku i ma znaleźć on zastosowanie przedewszystkiem w wyposażeniu bojowem samolotów.

Skradziono

w garażu w Gdańsku motocyk
„MATCHLESS",

pojemności 250 ccm., **Nr. rej. DZ 1894, Nr. silnika 6262 — 6108**. Ostrzega się przed nabyciem. Uprasza się posiadających wiadomość o miejscu znajdowania się omawianego motocykla o zameldowanie o tem najbliższemu posterunkowi policji, lub porozumienie się z Redakcją „**Autolotu**", tel. 85-68.

Jak szybko można zatrzymać samochód.

Badania przeprowadzone przez dr. F. A. Moss'a. 50 studentów i 24 szoferów użyto do tego eksperymentu. Kule rewolwerowe określały czas reakcji.

Jest to pytanie napozór proste, a jednak bardzo skomplikowane. Bo chociaż dobry system hamulców, działający zupełnie sprawnie, odgrywa dużą rolę w szybkim i efektownem zahamowaniu wozu, to jednak istnieje jeszcze inny czynnik, który jest nie mniej ważny — czynnik ludzki, a który nie jest wielkością stałą.

Specjaliści z Federalnego Biura Standaryzacji, inżynierowie oraz dr. F. A. Moss, znany psycholog z George Washington University, przeprowadzili cały szereg prób i doświadczeń nad kwestją szybkiego zahamowania samochodu, badając głównie czynnik ludzki.

Każdy kierowca, *jako istota ludzka, zmienna,* podlegająca tysiącom wpływów skomplikowanej cywilizacji, z natury rzeczy wychodząca poza wszelkie ramy standaryzacji, nie może być przedmiotem ścisłych i stałych określeń, gdyż zachowanie się jego w dwóch identycznych wypadkach może być zupełnie różne, podczas gdy aparat mechaniczny nowoczesnego samochodu w pewnych określonych warunkach reaguje zawsze jednakowo i dlatego wiadomo jest, jak zachowa się on w tych czy innych okolicznościach, czego z całą pewnością nie można powiedzieć o człowieku.

Jeżeli kierowca orjentuje się szybko *i mięśnie odpowiadają natychmiast,* to przy nowoczesnym systemie hamulców gwarancja bezpieczeństwa jest zupełna. Lecz jeśli kierowca zawaha się chociażby jakiś ułamek sekundy, a przez to spóźni się w użyciu hamulców, wówczas swój brak szybkiej decyzji może opłacić mniejszym lub większym wypadkiem.

Przeciąg czasu pomiędzy zaobserwowaniem konieczności akcji a użyciem hamulców nazywa się w języku specjalistów *„czasem reakcji"*.

Próby w celu określenia czasu reakcji *dr. Moss* przeprowadził w następujący sposób: do automobilu jadącego z pewną określoną szybkością przymocowano dwa rewolwery. Strzał z pierwszego rewolweru *był sygnałem natychmiastowego zahamowania wozu.* Z chwilą gdy kierowca nacisnął pedał hamulców następował drugi strzał. Obydwa rewolwery były umieszczone w ten sposób, że *kule pozostawiły ślady na jezdni.* Na podstawie czasu pomiędzy jednym strzałem a drugim, szybkości samochodu, oraz odległości pomiedzy śladami pozostawionemi przez kule na jezdni określa się czas reakcji kierowcy.

W ten zposób problem, jak szybko może kierowca zatrzymać samochód, został rozwiązany przez wyliczenia matematyczne i badania psychologiczne.

Dr. Moss *użył dla swego eksperymentu 50 studentów, 12 szoferów taksówkowych i 12 szoferów z taboru samochodowego Armji Amerykańskiej.* Wszyscy wymienieni poddani zostali próbom przy różnych szybkościach. Rezultaty wypadły różne. Ogólna przeciętna wyniosła nie wiele więcej niż pół sekundy. Najkrótszy czas reakcji wyniósł 0.31 sek., a najdłuższy — 1.02 sek.

Dr. Moss przypuszcza, że istnieje wielu kierowców, krórych czas reakcji dochodzi do 1.5 sek., a niekiedy nawet do 2 sek.

Przyjmując czas reakcji — 0.5 sek., *dr. Moss oblicza,* że jeżeli kierowca jedzie z szybkością 30 mil na godz. zaczyna hamować dopiero po przejechaniu 22 stóp. Natomiast kierowca z powolnym czasem reakcji np. 1.5 sek. przy tej samej szybkości zdąży przejechać 66 stóp, zanim zacznie hamować.

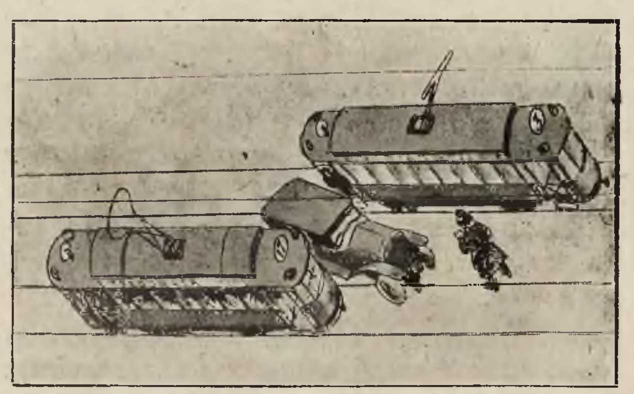
Z powyższych danych łatwo wywnioskować, że samochód z najlepszym systemem hamulców może być zahamowany dopiero po przejechaniu 50 stóp przy szybkości 20 mil na godzinę, jeżeli czas reakcji kierowcy wynosi 1.5 sek. Ustalenie określonego czasu reakcji dla poszczególnego kierowcy jest rzeczą niemożliwą, mimo to jednak standaryzacja czynnika ludzkiego w tym względzie jest tak samo ważna jak standaryzacja czynnika mechanicznego.

Z pośród badanych kierowców *największą różnicę* w czasie reakcji *wykazali studenci.* Czas reakcji u szoferów taksówek wynosi przeciętnie 0.41 sek. Większość jednak z nich siedzi przy kierownicy od 8 do 14 godzin dziennie, z czego wynika, że praktyka i doświadczenie odgrywają w tym względzie dużą rolę. Dr. Moss utrzymuje, że jeśli poszczególny kierowca potrafi w ciągu dwóch lat skrócić swój czas reakcji z 0.75 do 0.56 sek., to bezpieczeństwo na drogach publicznych znacznie wzrośnie.

Dlaczego Pan płaci złotego?...

W numerze 15 Autolotu rzuciłem kilka uwag na temat jazdy po ulicach miasta. Obecnie pozwolę sobie zająć chwilkę czasu i uwagi Kochanym Czytelnikom, uprzedzając Ich, na jakie wypadki są narażeni, wyjeżdżając lekkomyślnie poza bramę garażu. Nawiasem mówiąc, młodzi automobiliści dzielą się na dwie kategorje: na tych, którzy wyjeżdżają na miasto celem sprezentowania w Alejach swego Packarda, czy innego Bugattiego za 5.000 dol., oraz na tych, którzy są specjalistami od wprawnego i szybkiego płacenia kar. To też taki właśnie *„żółtodzióbek"* samochodowy nie powinien z zasady wyjeżdżać odrazu na ulicę o dużym ruchu, a ćwiczyć się jeszcze czas dłuższy na spokojnych bocznicach. Powinien on ustępować wszystkim samochodom, gdyż brak zrozumienia tej zasady spowoduje rychło konflikt z posterunkowym za złośliwe tamowanie ruchu. Mały nawet samochodzik, stanąwszy w niewłaściwem miejscu, może zablokować cały ruch na skrzyżowaniu, lub innem czułem miejscu miasta.

Dla tramwajów należy mieć zawsze respekt i nie zbliżać się zbytnio do tych hałaśliwych i niezdarnych mamutów, gdyż taka bestja, jako potwór ciężki, a w dodatku idący własnemi drogami, bo po szynach, zagraża poważnie całości naszego auta. Szczególnie należy uważać na skrętach, by nie trzymać się zbyt blisko boku tramwaju, gdyż tenże „mamut" podczas jazdy po łuku, odsuwa się przodem i tyłem z toru — nazewnątrz i może nam uszkodzić wóz.



Nigdy nie wyprzedzaj, Drogi Kierowco tramwaju po lewej stronie, gdyż łatwo znaleźć się możesz w przykrej sytuacji i, słysząc chrzęst i trzask łamanej między tramwajami maszyny, nie zdążysz już pomyśleć nad słusznością tej uwagi. Skutek zderzenia z tramwajem jest nieodmiennie ten sam: „kraksa", a w stosunku do swej osoby wygłasza się stale jednakowe zdanie: *„miałem samochód — mam kupę gruzów"*!

Wogóle, jeździj, Kochany Automobilisto, jaknajdalej od tramwajów, gdyż niebezpieczeństwo czyha na Ciebie również i ze strony ludzi. Pamiętaj, że z przedniej, czy tylnej platformy ciągle jakiś *„samobójca"* wyskakuje wprost pod koła naszej maszyny, przyczem wszyscy świadkowie zeznawać będą w sądzie z zasady przeciwko *„burżujowi-automobiliście"* i w tak nieskomplikowany sposób dostaniesz się, Drogi Czytelniku, do *„kozy"*, a prawo jazdy będzie już tylko miłym, lecz przebrzmiałym echem...



„Samobójca" wyskakuje i wpada pod samochód.

Baczną uwagę zwrócić trzeba na chłopców, kolporterów ulicznych Autolotu i innych poczytnych pism, gdyż niesforni ci obywatele potrafią wyskoczyć z pod wozu, czy tramwaju, szukając śmierci pod kołami naszego wehikułu.

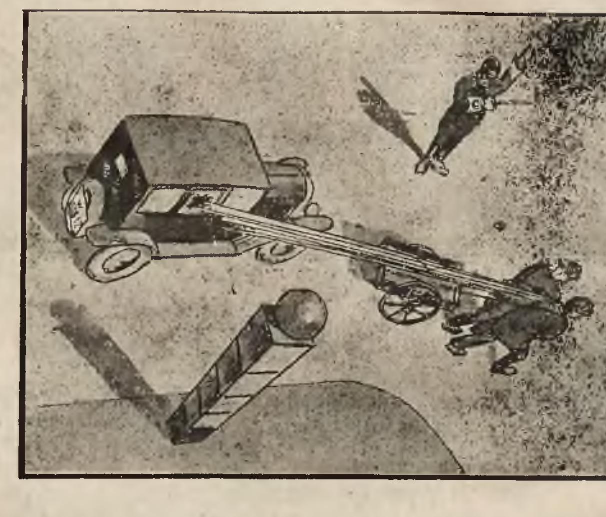


Zwracać należy uwagę na kolporterów ulicznych.

Są oni nieobliczalni w ruchach, jednak nie tyle, ile puszczony samopas na ruchliwą ulicę rowerzysta, który zwykle jedzie na strefie najlepszego bruku, t. j. między torami tramwajowymi. Bądźmy pewni że, gdy będziemy wymijali takiego *„ananasa"*, dając sygnał, ten nagle postanowi zjechać na prawą stronę i może się podczas takiego manewru przewrócić, wjechawszy w szynę. Wtedy oczywiście uratować go może jedynie nasza przytomność umysłu i dobre hamulce naszej maszyny.

W tem miejscu muszę dodać pewną radę. Wiemy o tem, że starszy winien uczyć od czasu do czasu młodszego rozumu i moresu. Dlatego też takiemu rowerzyście, który nie dba o swe bezpieczeństwo i jedzie za samochodem środkiem ulicy, można zrobić *„kawał"* (oczywiście podczas małego ruchu ulicznego) i, dając nieoczekiwanie sygnał na zatrzymanie się przyhamować krótko samochód, przyśpieszając bezpośrednio po tem biegu. Skutek będzie zupełnie pewny: rowerzysta siedzi w samochodzie, a rower pląsa w nieudolnych podrygach po ziemi. Tak nauczony kolarz drugi raz nie wyjedzie już na środek ulicy.

Tak samo uważać musimy na wózki ręczne, których *„kierowcy"*, nie znając elementarnych zasad mechaniki, nie orjentują się, że deskami, lub drągami, przewożonymi na wózku mogą na skręcie uderzyć w wyprzedzający ich samochód, co spowoduje wybicie szyb i pokaleczenie odłamkami szkła pasażerów.



„Kierowcy" wózków ręcznych nie znają elementarnych zasad mechaniki.

Szanowny Kierowco! Kończę, gdyż nie mam sumienia podawać ci naraz tych wszystkich tragedji, psuć Ci dobry humor i zniechęcać Cię do automobilizmu. Podaję te uwagi jedynie dla Twego pożytku i żegnam, zapowiadając ciąg dalszy w następnym numerze Autolotu.

W. R.

Wklęsłe lusterko...

KARJERA.

Fajtłapski był koncypjentem XX kategorji w jakimś wydziale ruchu i brał 97 zł. i 39 gr. miesięcznie. Nie potrzeba dodawać, że był stale w nędzy i chodził obdarty jak dziad. Próbował się brać na różne sposoby: kłaniał się bardzo nisko naczelnikowi, przychodził z własnej inicjatywy na wieczorówki, — wszystko na nic. Od dziesięciu prawie lat był popychadłem, na które nie zwracano uwagi. Rozeszły się nawet pogłoski, że Fajtłapski będzie niebawem zredukowany.

Rozpacz...

Gdy sytuacja stawała się coraz bardziej beznadziejna Fajtłapski mimo swej nędzy zaczął pić... Kiedyś gdy kropnął 10 większych przyszła nań — mówiąc słowami Kowalskiego — chwila „z r o z u m i e n i a"; wybiegł z knajpy do domu, siadł i zaczął pisać.

I p o w s t a ł p r o j e k t w i e l k i e j r e f o r m y r u c h u u l i c z n e g o w W a r s z a w i e.

„Na ulicy Marszałkowskiej trzeba wprowadzić ruch uliczny jednostronny: ku Mokotowu. Nowy Świat należy ze względów reprezentacyjnych zamknąć całkowicie dla ruchu, stworzyć natomiast objazdy na północ przez Tamkę i Solec, na południe przez Żelazną...

Na placach zezwala się tylko na ruch okrężny — w kółko: na Saskim w prawo, na Trzech Krzyży w lewo, na Kercelaku w obie strony. Wyjeżdżać z placów wogóle nie wolno..."

— — — — — — — — — —

Referat wręczono nazajutrz naczelnikowi...

A w trzy dni potem nazwisko Fajtłapskiego było na wszystkich ustach naczelnik przedstawił go wojewodzie, wojewoda zaraportował o tem ministerjum. Jeszcze w dzień później przyszedł pod adresem Fajtłapskiego list nominacyjny.

I potem posypały się awanse...

Dziś Fajtłapski jest wysokim dygnitarzem. Rozbija się po Warszawie własnym autem. Jeździ wszędzie... unika tylko placów, ze względu na własne r o z p o r z ą d z e n i e.

Tees.

290.000 samochodów „Chevrolet"

wartości 265 miljonów dolarów wyprodukowane zostanie w r. b.

Alfred P. Slcan, prezes General Motors Corporation, wyjeżdzając z New Yorku na miesięczną inspekcję montażowych fabryk samochodowych General Motors w Europie, powiedział między innemi: *„Działalność General Motors zagranicą wzrasta z każdym rokiem. Samochód amerykański staje się coraz bardziej popularny na rynku zagranicznym i wszelkie dane wkazują na to, że popyt na wozy General Motors będzie się stale zwiększał".*

Według naszych obliczeń ogólny eksport samochodów osobowych i ciężarowych General Motors wyniesie w tym roku 290.000 wozów, których wartość równa będzie 265.000.000 dolarów, a wobec istniejących dużych możliwości, iest to tylko początek.

Sytuacja General Motors, jak również i widoki na przyszłość są bardzo dobre. Zyski za pierwsze 9 miesięcy w roku bieżącym przekraczają zyski za cały rok ubiegły.

Ilość wozów znajdujących się u Zastępców jest w tym sezonie najmniejsza, jaką zonotowano od szeregu lat. Niektórych modeli jest nawet zupełnie brak. Popyt na wozy Cadillac, La Salle i Buick jest większy niż podaż, mimo, że produkcja wymienionych marek jest w całej pełni. Samochody marki Buick cieszą się takiem wzięciem, że dzienna ich produkcja wynosi obecnie 1300 wozów. *Jest to nieznany dotąd rekord.*

Wozy Cadillac i La Salle mają specjalne powodzenie dzięki nowemu systemowi przekładni i hamulców.

Produkcja Cadillaców osiągnęła nieznany dotąd rekord, a mimo to zapotrzebowanie jest wciąż większe od podaży.

Wkrótce zostanie ogłoszony nowy model wozu marki Oakland.

Sprzedaż detaliczna wozów General Motors za pierwsze 8 miesięcy roku bieżącego wykazuje 25 proc. zwyżki w porównaniu z odpowiednim okresem roku ubiegłego. Ogólnie biorąc, sezon letni w tym roku był bardzo pomyślny dla wszystkich fabrykantów samochodów, z czego wynika, że ogólny poziom zamożności podniósł się znacznie.



Alfa-Romeo p. Sztembartta, na konkursie piękności samochodów otrzymała dwie drugie nagrody.

Konkurs - nie konkurs.

Zabawa w kwiatki i przyznawanie nagród.

„Konkurs piękności samochodów!".

Tak brzmiał tytuł na zaproszeniu, które otrzymałem na dzień przed pokazem aut w Łobzowiance.

Usiadłem wygodnie w fotelu redakcyjnym i przeglądając fotosy dziesiątków zdjęć samochodów, dopełniałem z pamięci całość i w wizji tej widziałem i piękne linje. Tak w wyliczaniu i liczeniu szans — który zdobędzie nagrodę zasnąłem...

Sen jak sen—wszystko w nim naopak...

Ujrzałem siebie na stukonnej Suizie, wymalowanej na lila. I o Boże! w szybie ujrzałem twarz swą koloru lila, włosy lila, oczy lila, ręce,., a gdym się obejżał to widziałem i dym z tłumika był koloru...

Goniły mnie tłumy gawiedzi, krzycząc Vivat! Antonio! Vivat Antonio i jego lila Suiza... Wzięli mnie za twórcę „garsonki", a ja dumny pędziłem przez bulwary paryskie, szosy Europy i — nasze kochane kocie łby podwarszawskie.

Pewny zdobycia wszystkich nagród zatrzymałem się w Łobzowiance przed stołem sędziowskim... Podniósł się straszny przeraźliwy gwizd, gwizd przeciągły, skowyczący, straszny. Gwizdała publiczność, gwizdali sędziowie i wszystkie zainstalowane głośniki Philipsa, a w gwiździe słyszane były groźne głosy jury:

Panie!

Coś pan z siebie zrobił!?

To konkurs piękności samochodu, a nie czynienie z siebie... te swe brewerje uprawiaj pan w swym zakładzie, a nie tu...

I ktoś cisnął we mnie ciężką klubową popielniczką...

Obudziłem się. Był to tylko sen. Przetarłem oczy, a gwizd trwał nadal, a w nim wyróżniłem melodję przeklętej przezemnie melodji Ali-Baba. — Gwizdał ją mój kolega redakcyjny, gwiżdżąc podnosił z podłogi ciężki segregator, który padając hałasem uzupełnił iluzje mego snu.

* * *

W niedzielę punktualnie o godzinie tej jaka była wymieniona na zaproszeniu, stawiłem się do Łobzowianki, a mając w pamięci koszmar snu zacząłem rozglądać się.

Ujrzałem kilka pięknych maszyn i w oczekiwaniu rezultatów konkursu zacząłem porównywać sen swój z rzeczywistością.

I okazało się, że... piękność samochodu może być pięknością — dwu brzdąców, (mogą być bliźniaczki) ubranych jednako — tylko muszą siedzieć po lewicy i śmiać się lub płakać. Można przybrać cośniecoś samochód kwiatkami — no i w tym wypadku ładnie pozować do aparatu i śmiać się, śmiać wiele. (Naturalnie mając piękne białe ząbki).

Dalej!

Można wziąć z sobą pieska — tu przeważają psy długoszerstne, można wziąć misia naturalnie wypchanego).

Kierownicy należy trzymać się mocno i nie patrzeć w dół przy zmianie biegów, bo pomyślą że nieumie się ich zmieniać. (Na wszelki wypadek szofer prawdziwy — niech znajduje się w pobliżu).

W czasie podjeżdżania przed stół sędziowski, można nań wjechać lub zahaczyć, można również nieumieć wyjechać z małego rynsztoka, ale przy tem należy mocno gazować, zmieniać biegi, w tył, wprzód, i... stać w miejscu. Ale trzeba wiedzieć jak się trzyma kierownicę i do czego służy benzyna.

* * *

A teraz jak się zdobywa nagrody?

O ile się ma znaczek Klubu i... w Komisji Sportowej, to można jechać nawet i bez georgiń i bodaj tylko na zwykłej seryjnej maszynce.

Niewolno natomiast; jechać bez nakrycia głowy, bo wówczas się nie uzupełnia całości, a brak ten nie pokryje nawet kształt pięknej maszyny.

* * *

Tyle dowiedziałem się będąc na „Konkursie piękności samochodów", gdzie były brane poza pięknymi linjami samochodu — linje — naturalnie proste — linje, pokrewieństwa, linje znacznych możnych rodów lub linje wdzięczności... i t. d.

Jedynie poczciwa, licznie przybyła na pokaz, publiczność złożyła dowody swego zdrowego rozsądku i uznania, i uważam, że w tym wypadku dwa tysiące głosów widzów więcej znaczy niż—głosów kilka potężnej jury, a dowodem tego jest przestawienie pierwszego miejsca na szóste w plebiscycie.

A może publiczność głosowała stronniczo..?

W tym wypadku nie należy urządzać plebiscytu, a nagrody przyznawać i rozdawać bez pokazu, siedząc wygodnie w głębokich klubowych fotelach.

Pik.

Czy słomiany ogień?

„Autolot" rozpoczął akcję w celu zebrania funduszów na tor wyścigowy w niezmiernie popularny sposób *„Łańcuchowych wężwań"* W dwu kolejnych numerach zadeklarowane zostały składki na ten cel z równoczesnem wezwaniem do dalszego składania najdrobniejszych bodaj sum pieniężnych. Od tej jednak chwili panuje zupełne milczenie. Wezwani pp. *Bolesław Hryniewiecki, kpt. Mańczak, Jakubowski, Bienert* — czemuż dotychczas nie zadeklarowali nic i nie wezwali ze swej strony do dalszego składania?

Czyżby słomiany, typowy polski ogień?

Sprawa toru jest sprawą doniosłego znaczenia, słyszymy, iż P. Z. M. poczynił szereg kroków, mających na celu zebranie odpowiednich funduszów. Niechaj ogół polskich motocyklicystów idzie mu z pomocą. Niech nie zbraknie nikogo.

Wszyscy do skarbonki.

Czekamy.

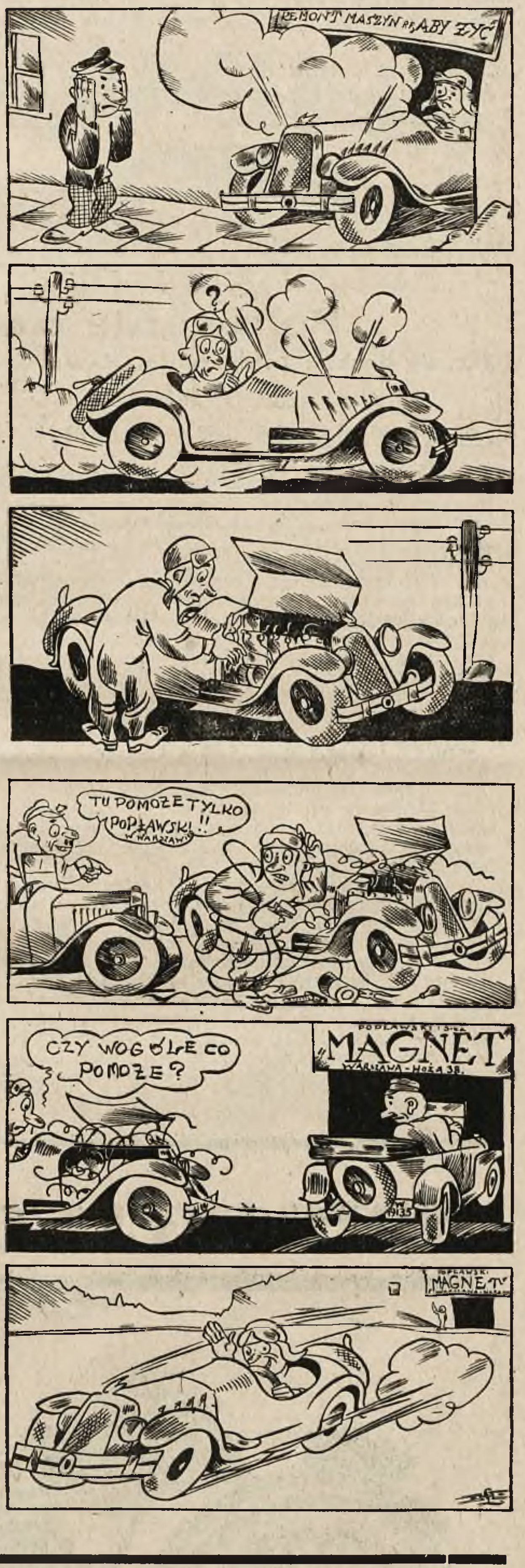
Ilustrowany informator „WARSZAWA".

Niezmiernie popularnym stał się ostatnio bezpłatny ilustrowany informator „Warszawa", który wydawany pod protektoratem Ministerjum Komunikacji, kolportowany jest codziennie bezpłatnie we wszystkich pociągach pospiesznych i niektórych osobowych, idących do Warszawy.

Prócz wyczerpującej treści informacyjnej o stolicy, jej urzędach, teatrach i t. p. *„Informator"* wręczany podróżnym na dwie godziny przed przyjazdem do stolicy, przynosi miły dział aktualnych wiadomości warszawskich.

Oczywiście *„Informator"* jest również doskonałym terenem ogłoszeniowym dla kupców, mających klijentelę przyjezdną.

Bez komentarzy.



33 WRZEŚNIA odbył się motocyklowy raid gwiaździsty.

Raid odbył się w warunkach atmosferycznych **wręcz fatalnych** gdyż podczas ulewy, co skłoniło wielu *zapaśników* do wycofania się.

Pozostali ujawnili niezaprzeczony *chart* ducha.

Pierwsze miejsce zajął p. **Czapicki.**

—

Jak już zaznaczyliśmy w **uprzednim** numerze w obecnej chwili mamy **29,687,499** motocykli.

Żądania szoferów w **Now-Yorku** stałej pensji tygodniowej.

—

Przy ul. **Piłsudzkiego** w Drohobyczu i t. d. i t. d.

* * *

Kochani Czytelnicy!

Nie myślcie, że w powyżej przytoczonych zdaniach są błędy — nie! Jak również nie jest to żadną szaradą... To są: —

Kwiatuszki z oślej łąki.

Kwiatuszki nie wybrane specjalnie. Ich jest tam pełno. A więc; o ile kto chce dowiedzieć się o ostatnich zdobyczach techniki samochodowej, o statystyce, aktualjach lub radach; to niech przejży ostatni numer jednego z dwutygodników automobilowych.

Tam też dowiecie się, że... miesiąc wrzesień ma 33 dni, że motocykliści są zapaśnikami, hart pisze się przez „ch“, Czaplicki może być „Czapickim“, New York od pierwszego października pisze się Now-York, Piłsudski, przez „dz“, motocykli mamy

aż **29,687,499.**

Tamże znajdziecie 1,200 odpowiedzi z ***„ciągiem dalszym po chorobie autora“*** (odpowiedzi dotyczących samochodu, motocykla i traktora) — odpowiedzi te otrzymać można za 5 lat w komplecie, a jasne one będą jak odpowiedź z № 19, str. 12 odpowiedź *196*:

„Jak należy postępować ze złamaną rurką w drodze?“

„Dwa końce należy połączyć kawałkiem rurki gumowej, albo w razie braku takowej należy wyborować odpowiedni otwór w korku od butelki następnie włożywszy oba końce złamanej rurki dobrze korek ścisnąć drutem i owinąć izolacją“.

(Panie autorze, a gdy się nieposiada izolacji, czy można chusteczką od nosa? —Pik.)

* * *

Piękną i cudowną lekturą redaktorzy tego „poczytnego“ pisemka częstować chcą — Kierowcę polskiego.

Wspaniałe rady!

Piękna polskość!

Takiemi kwiatuszkami dwutygodnik ten częstuje swych czytelników, (o ile ich ma) od roku.

(Czy nie przydałyby się autorom, korektorom i redaktorom tej fachowej lektury wieczorowe dokształcające kursa — bodaj w zakresie dwu klas gimnazjalnych?)

Ja.

Polowanie na grubą zwierzynę.

Jak się pozbyć Konkurenta. Kawałkiem żalaza nabija się mu guzy na głowie. Dokąd ta droga prowadzi.

Różnymi sposobami starają się, u nas, niektóre firmy, zdobyć klijentelę.

Prawda, że na całym świecie panuje rywalizacja i ubieganie się o wierne owieczki na których można żerować, ale i owieczkom tym należy też cośniecoś dać.

Wręcz przeciwnego zdania są niektórzy *„dyrektorzy“* firm — przypuśćmy pomówimy *o władcach firm instalacji samochodowej.*

Oto tacy panowie rozpoczynają swoją karjerę od zwykłych robotników (w Ameryce robotnicy także robią karjerę). Taki pan robotnik po paru miesiącach, a czasem i tygodniach uważa, że połknął całą wiedzę i rozmyślać zaczyna o założeniu własnego warsztatu. Wynajmuje gdzieś w zapadłej norze kąt i werbuje do siebie różnych zwolnionych, lub wyrzuconych za kradzież z innych zakładow awanturników.

Wypożycza się, lub bierze na spłaty parę maszynek, tokarek, stołów i półek, — no i warsztat gotowy.

A teraz rozpoczyna się pogoń za robotą!

Składa się oferty do wszystkich poważnych instytucji, osób, firm, — rozsyła się druki, druczki, prospekty, podając bajecznie *„niskie“* ceny i *„klejentela“* idzie na lep.

Pierwsza robota! — Po niej następuje ucieczka. Owieczki wracają do starej firmy, a pomysłowy właściciel *„zakładu strzyżenia pod włos naiwnych“*, wścieka się i śla o nowym sposobie zdobycia roboty.

Zaczyna się więc naganka, szkalowanie anonimy, a gdy i to zawodzi — bierze się kawał drąga żelaznego, rewolwer do kieszeni i jazda na grubą zwierzynę (w wypadku tym wyczekuje się przeważnie okazji nietykalności — nie poselskiej, ale gdy jest się w wojsku na przeszkoleniu, na trzy dni przed zwolnieniem). *Napada się konkurenta w biały dzień i nieprzygotowanego na to obija się.*

Przychodzi policja, zaaresztowuje — i puszcza! — Bo to jest p. wachmistrz.

Dzwoni się do Komendy Miasta — żandarmerja nic nie robi, bo to jest juz prawie cywil!

Więc *napadający, za rozbój, jest wolny!?*

Cieszy się, że „napędził strachu“, myśląc że jego konkurent corychlej zamknie zakład lub będzie mówił swym klijentom: „Panowie idźcie do p. wachmistrza on was najlepiej obsłuży“.

Nie! — panie wachmistrzu, nie zawsze to panu ujdzie na sucho.

Za „ostatni kawał pan beknie“, a gdyby tak pan zechciał poraz drugi „z drążkiem“, no to i owszem, ale drogi takie prowadzą do kryminału.

Najpopularniejszy wśród kierowców.

Od paru tygodni trapiła mnie myśl, może nieco dziwna, a mianowicie...

Postawiłem sobie za zadanie przeprowadzenie wywiadu w Warszawie i na prowincji, na temat — *„Która ze szkół samochodowych w Polsce jest najpopularniejszą“.*

Odkładałem z tygodnia na tydzień wywiad, mając strach przed nim, jak przed każdym żmudnym wywiadem statystycznym.

Ale oto uzbroiłem się w cierpliwość, notes, Watermana i jazda...

Zacząłem od śródmieścia.

* * *

Przechodząc koło dworca głównego zatrzymałem się przy rozbabranej jezdni i już miałem zwrócić się do jednego z kierowców, gdy zainteresował mnie usłyszany djalog...

— Co, Cytrynę chcesz kupić?

— Nie, myślałem o Morycu.

— Daj spokój! Moryc, do luftu.

Domyśliłem się odrazu że mowa o samochodach Citröen i Morris. I popełniałem nadal niedyskrecję — zresztą zawodową, podsłuchując rozmowę szofera taksówkowego z robotnikiem wyglądającym z dziury tunelowej.

— Pisałem ci do starego o forsę, i ma mi za sprzedane 3 morgi mojej ojcowizny przysłać, ale jak mi się widzi kupię Chevroleta, bo dobre warunki i fajna maszynka.

— No, a kiedy kończysz i otrzymasz prawo?

— Za dwa tygodnie — zdaję.

— A nie pietrasz?

— E, gdzie tam znam jak pacierz. Mówię ci u Pryla to ci uczą pierwsza klasa.

— Znasz Jędrka z Wisznic; ten ci łazi pół roku do innego i ciemny jak tabaka w rogu, ja go wieczorami douczam...

Wiedziałem już że mowa o szkole inż. Prylińskiego i zagadnąłem szofera:

— A pan gdzie uczył się szoferki?

— Także u Pryla, to przecież prawie wszyscy taksiarze to Prylińczaki. Morowa szkoła i byczy chłop inż. Pryliński.

* * *

Poszedłem dalej.

Zagadnąłem z 50 szoferów w różnych punktach miasta i prawie wszędzie wymieniano mi nazwę tej samej szkoły.

Skierowałem się do rogatek, do linji autobusowych wszędzie to samo. Wszyscy szoferzy wszedzie jedno. — Pryl, — Pryliński, — Prylińczak.

Każdy z moich informatorów o ile nie ukończył szkoły inż Prylińskiego, to wyrażał żal iż szkolił się w innej...

* * *

Więc czy po takim dictum nie wystarcza, ażeby ustalić, która ze szkół ma największe powodzenie i kto jest najpopularniejszy?

(*B.*)

Znaczki P.Z.M.



Polski Związek Motocyklowy ustanowił znaczek Związkowy, który nosić mają prawo wszyscy Członkowie Zarządów Klubów Motocyklowych oraz wszyscy posiadacze licencji sportowych, wydanych przez P.Z.M. Znaczek jest dokładną kopją obok zamieszczonego znaczka P.Z.M, i ma 22,5 mm. wysokości. Górna część znaczka (silnik) emaljowana na biało, dolna (karter) na czerwono. Wszystkie kreski i litery w kolorze złotym. Cena znaczka — złotych 12. Znaczki nabywać mogą członkowie Klubów w Zarządach swych Klubów i admin. „Autolotu“.

Równocześnie wzywamy Zarządy Klubów Motocyklowych do zapotrzebowania z Sekrarjatu P. Z. M. potrzebnej ilości znaczków.

ROZKŁAD LOTÓW Polskiej Linji Lotniczej „AEROLOT“ S. A.



Samoloty wewnątrz ogrzewane.

Godzina	Kierunek	Godzina
	WARSZAWA—GDAŃSK*)	
11,45	Warszawa	11,30
14,15	Gdańsk	9,00
	WARSZAWA—KRAKÓW—WIEDEŃ	
9,00	Warszawa	14,45
11,15	Krakow	12,30
11,45	Kraków	11,30
14,45	Wiedeń	8.30

Godzina	Kierunek	Godzina
	KRAKÓW—BRNO—WIEDEŃ*)	
11,40	Kraków	12,00
13,55	Brno	9,45
14,10	Brno	9,30
15.10	Wiedeń	8,30
	WARSZAWA—LWÓW	
12,00	Warszawa	11,15
14,45	Lwów	8,50

*) Warszawa—Gdańsk poniedziałki, środy, piątki. Gdańsk—Warszawa wtorki, czwartki i soboty.
*) Kraków—Brno—Wiedeń: wtorki, czwartki, soboty.
*) Wiedeń—Brno—Kraków: poniedziałki, środy, piątki.

INFORMACJE:

WARSZAWA	KRAKÓW	LWÓW	BRNO	WIEDEŃ	GDAŃSK—WRZESZCZ
Nowy-Świat 24 tel. 9-00, 19-88 Lotnisko tel. 8-50	Szpitalna 32 Lotnisko tel, 25-45	Jagiellońska 20 tel. 45-71 Lotnisko tel. 29-36	Brno—Wetiste tel. 42-66	Tegelthoffstrasse tel. 71-0-84 Lotnisko tel. 48-5-60	Langfuhr tel. 415-31

Warsztaty Reperacyjne

Jan Kornatowski

Karoserje, pokrowce na maski, oraz wszelkie roboty tapicersko-siodlarskie i lakiernicze.

WARSZAWA, Leszno 25 tel. 242-50.





ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!!!



Najtańszy i Najidealniejszy

środek do czyszczenia karoserji.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

„COREFA”

Warszawa, Wilcza 33 telefon 137-94.

Kto ma zapalanie „DELCO” musi mieć akumulator pewny, a takim jest tylko akumulator „TUDOR”.

W takim i podobnym wypadku należy się zwrócić do:

Warsztatów Samochodowych

Warszawa, Leszno 128.



„BELPOL”

Sp. Akc.

Warszawa, Żórawia 15. Tel. 274-63, 274-03.

Przekonajcie się, iż na trybach WALTERA zajedziecie najdalej?

Tryby wszystkich światowych marek samochodowych dostarczamy w terminie 3—10 dni.



„PEPETES“

Pečenka—Piotrowski

TRYBY SAMOCHODOWE

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, Aleje Jerozolimskie 53. Telefon 10-62.

P. K. O. Nr. 17106

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę i wolne m. Gdańsk.

firmy **WALTER PRAGA**

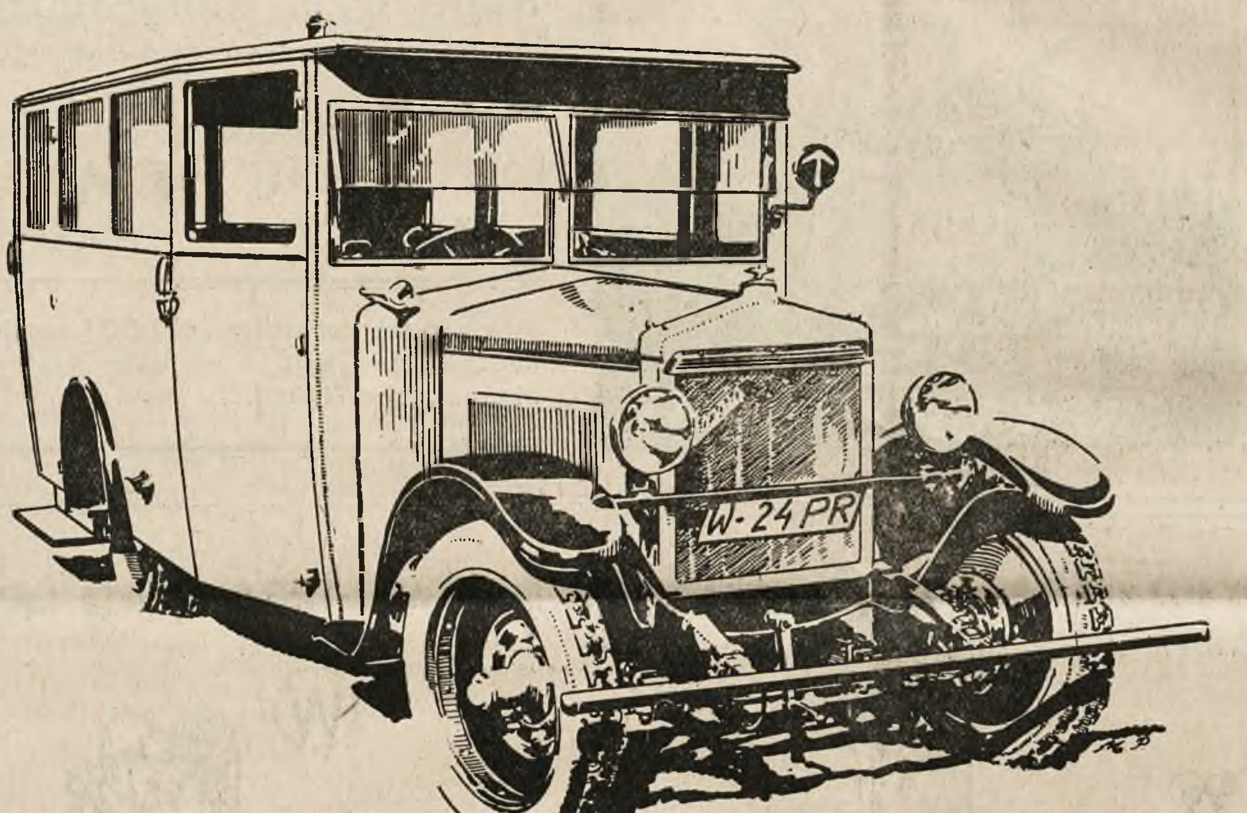
Specjalnej Fabryki Precyzyjnych Tybów S[illegible]ochodowych.

„AUTOLOT“ jest do nabycia we wszystkich kioskach, koszykach i dworcach kolejowych!

SAMOCHODY
ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH
„URSUS"

SP. AKC.

całkowicie wykonane w kraju.

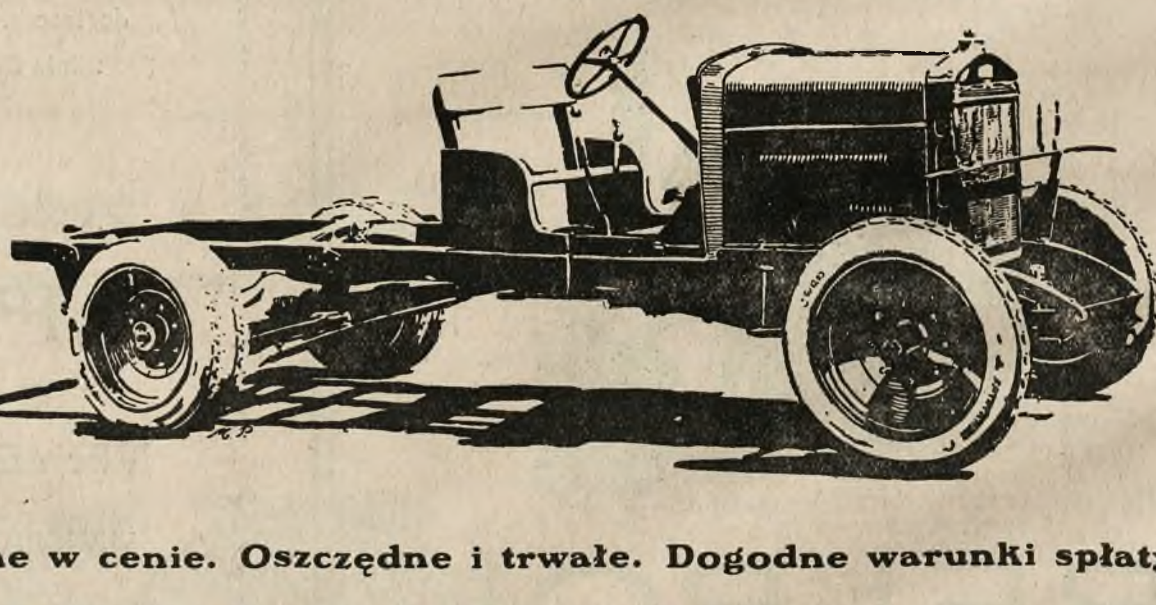


ZARZĄD:

Warszawa
Skierniewicka 27/29
Tel. 171-06 i 11-84.

FABRYKA:

Czechowice
pod Warszawą.



Idealne na złe drogi. Przystępne w cenie. Oszczędne i trwałe. Dogodne warunki spłaty.

!!KOSZTORYSY NA ŻĄDANIE!!

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr, za cm.². Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GUIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.